

## МОТИВИ

към Присъда № 1/12.03.2025 г. по ВНОХД № 57/2024 г. по описа на Военно-апелативен съд

Производството е по чл. 313 и следващите от НПК.

С Присъда № 5/21.03.2023 г. по НОХД № 217/2023 г. по описа на Военен съд-С. подсъдимата старшина Е. В. И. от в.ф....-Б. е призната за виновна в това, че около 07.20 ч. на 20.05.2020 г. в гр.С., на ул.“Б....“ срещу №..., при управление на МПС л.а. „О. к.“ с рег.№ ....., с посока на движение от гр.С. към гр.Б. и със скорост от около 66 км/ч нарушила правилата за движение-чл.20, ал.2 от ЗДвП като при възникнала опасност за движението предприема пресичане от дясно наляво по посока на движението ѝ от пешеходеца В. Г. А., не намалила скоростта си и предизвикала ПТП като блъснала с предната дясна част на автомобила си В. Г. А. и по непредпазливост причинила смъртта му, и на основание чл.343, ал.1, б.“в“ вр.чл.342, ал.1, предл. 3 от НК и чл.54 от НК ѝ е наложено наказание лишаване от свобода за срок от две години, чието изтърпяване е отложено за изпитателен срок от четири години като съдът е признал за невиновна подсъдимата И. и я оправдал по обвинението да е нарушила чл.21, ал.1 от ЗДвП. На основание чл.343г от НК съдът е лишил подсъдимата от право по чл.37, т.7 от НК за управлява МПС за срок от две години.

Срещу присъдата е подадена въззивна жалба от защитника на подсъдимата И. и от повереника на частните обвинители Л. А. В., Л. В. И., С. В. Г., Д. С. А. и А. Г. А.. Във въззивната жалба и допълнението към нея, подадени от защитника на подс.И. се твърди, че присъдата е неправилна и незаконосъобразна, постановена в противоречие с материалния и процесуалния закон, както и при явна несправедливост на наложеното наказание. В жалбата се оспорват приети за установени от съда фактически положения, а именно, че пострадалият, непосредствено преди да предприеме пресичане, се е намирал на пътното платно, на границата на лентата за движение надясно и лентата за движение направо към гр.Б.. Заявено е, че на местопроизшествието няма лента за движение надясно, както и че пострадалият не се е намирал между двете пътни ленти, а се е намирал преди да предприеме пресичане на пътното платно, извън него от неговата дясна страна, стоейки неподвижно и с нищо неподказващ, че има намерение да пресича. Оспорва се и приетото от основния съд, че пострадалият пешеходец е пресичал пътното платно със спокоен ход. На следващо място се оспорва приетото място на удара по широчина на пътното платно- в лентата за движение на автомобила на подсъдимата, на 2,70 метра навътре от дясно – наляво от момента на стъпване на пострадалия в лентата за движение. Сочи се още в тази насока, че автомобилът се е движел в неговата лента за движение в момента на удара и е бил на около 50 см от десния край на пътното платно.

Твърди се, че с оглед повредите по предна дясна част на автомобила няма как да се приема, че мястото на удара по широчина на платното е на 2,70 м наляво от десния край на платното. Като процесуални нарушения се заявява, че съдът не е отговорил на основния въпрос - предотвратим ли е бил ударът от страна на водача или не и при какви конкретни условия, както и от кой момент е възникнала опасността за водача. На този въпрос се приема, че липсвал отговор, тъй като такава конкретна задача не е била поставена на експертизата, а и съдът не е обсъждал изобщо този въпрос, независимо, че е бил поставен от защитата. Като съществено нарушение се изтъква от защитата, че в обвинителния акт е посочено, че пострадалият е пресичал „тичайки“ пътното платно, а в мотивите към присъдата съдът приел, че пострадалият е пресичал със „спокоен ход“ при скорост на движение от 5 км/ч. В тази насока се сочат конкретни недостатъци на изготвената и приета по делото автотехническа и съдебномедицинска експертиза. Според защитата е недопустимо вещите лица да работят с параметри по техен избор. Оспорва се изводът на експертизата, че пострадалият е изминал 2.70 метра до мястото на удара от момента на стъпването му на платното. Твърди се наличие на противоречия в самата експертиза, свързани с ръста на пострадалия А., ширината на крачката на мъж с подобен ръст, броя на крачките, които са необходими, за да стигне пострадалият до това място по ширината на платното. Според защитата некоректно определеното място на удара влияе и е функция на отговорите и на останалите въпроси, свързани със скоростта, отстояние и предотвратимост на удара. Заявено е, че изчисленията на експертизата, направени чрез компютърна симулация, са некоректни. Според жалбоподателя при компютърните симулации се използват формули, които са сложни диференциални уравнения и включват около 70 параметъра. Счита се, че експертите не биха могли изобщо да направят компютърна симулация, понеже не разполагат с такива данни. Изтъкнатите причини налагали извод, че експертното заключение е хипотетично и невярно. На следващо място в жалбата се оспорва и използването от експертите на т.нар. метод „Сирил“, по който е определена скоростта на отхвърляне на тялото. Сочи се, че този метод е относим само при челен (директен) удар, а за кос (тангенциален) удар методът бил неотносим. Обобщено твърди се, че вещите лица са работили с произволни параметри, което е недопустимо. От въззивната инстанция се иска отмяна на присъдата и постановяване на нова, с която подсъдимата И. да бъде призната за невиновна да е осъществила състава на чл.343, ал.1, б.“В“, вр.чл.342, ал.1 от НК. Алтернативно е направено искане за отмяна на присъдата и за връщане на делото за ново разглеждане от друг съдебен състав. Третото искане, поставено в условия на алтернативност, е да бъде изменена постановената от първостепенния съд присъда в частта относно приложението на чл.54 от НК. Настоява се съдът да определи наказание под предвидения от законодателя минимум и да не се налага предвиденото наказание по чл.37, т.7 от НК, както и да бъде прието от съда, че подсъдимата притежава перфектни характеристични данни, оказала е незабавно помощ на пострадалия, а самото

произшествие е осъществено, поради изключително неправомерното поведение на пострадалия пешеходец. В третата алтернатива на искането във въззивната жалба се предлага на съда да намали размера на наложеното наказание лишаване от свобода от две години на три месеца, което от своя страна да бъде отложено за изтърпяване в рамките на тригодишен изпитателен срок.

В жалбата на частните обвинители се изтъква довод за явна несправедливост на наложеното наказание. Иска се изменяване на присъдата като се увеличи наложеното наказание лишаване от свобода на четири години.

Настоящият съдебен състав на Военно-апелативния съд констатира, че въззивните жалби са подадени в срок, от надлежна страна. Делото е подсъдно на Военно-апелативния съд и няма основание за спиране или прекратяване на наказателното производство.

По двете въззивни жалби се е произнесъл предходен състав на военно-апелативния съд, който с Присъда № 2 от 05.02.2024 г. по ВНОХД № 29/2023 г е отменил атакуваната присъда в частта, в която подсъдимата е призната за виновна да е нарушила на инкриминираната дата правилата за движение по чл.20, ал.2 от ЗДвП и по непредпазливост причинила смъртта на пострадалия В. Г. А., в частта, в която е наложила на подсъдимото лице наказание лишаване от свобода за срок от две години, чието изтърпяване е отложено за изпитателен срок от четири години и в която ѝ е наложено наказание по чл.37, т.7 от НК. Вместо това въззивният съд е оправдал подс.И. по обвинението по чл.343, ал.1, б.“в“, вр. чл.342, ал.1, предл.трето от НК. В останалата част присъдата е потвърдена.

По касационен протест на прокурора и по касационна жалба на повереника на частните обвинители с Решение № 423/17.07.2024 г. по к.н.д. №432/2024 г. се е произнесъл ВКС. Последният е отменил атакувания акт на Военно-апелативния съд и е върнал делото за ново разглеждане от друг състав на посочената съдебна инстанция със задължителни указания да извърши оглед на веществените доказателства-видеофайлове от записващите камери в района на произшествието, както и да изследва причината за противоречивата информация, съдържаща се в писмените материали, изхождащи от АПИ-Областно пътно управление-С. и Столична община касателно участъка на ул.“Б...“ №.../път III-802, в частност относно наличието на табели за начало и край на населено място в района на местопроизшествието към инкриминираната дата 20.05.2020 г. в посока от бул.“...“ към гр.Б..

Военно-апелативният съд провери изцяло правилността на обжалваната присъда и за да се произнесе взе предвид следното:

Първостепенният съд е приел за установена следната фактическа обстановка: На 20.05.2020 г. сутринта подсъдимата старшина Е. В. И. тръгнала от дома си в гр. С., ж.к. „Н.“ за работното си място в.ф. ... - Б. със собствения си лек автомобил „О. к.“ с рег. № С. ...1 .Р. Управлявала автомобила и пътувала в него сама. В един момент от пътуването се движела по ул. „Б...“ с посока на

движение от гр. С. към гр. Б. със скорост на движение от около 66 км/ч, въпреки че в този участък бил поставен пътен знак „В26" с ограничение на скоростта 50 км/ч. По пътя нямало движение на други автомобили. В същото време пострадалият В. Г. А., който работел като охранител във фирма „М.", с месторабота ул. „Б...." № ..8, тръгнал от работа, след като бил сменен от свой колега. Напуснал сградата, преминал през двора и излязъл на улицата. Намирал се на пътното платно, на границата на лентата за движение надясно и лентата за движение направо към Б.. По същото време, управлявайки автомобила си, старшина Е. И. приближавала №... на ул. „Б....". В момента, в който отстояла с автомобила си на около 34,65 м от стоящия на пътното платно (на границата на посочените две ленти) В. А., последният тръгнал да пресича със скорост от 5 км/ч, от дясно на ляво по посока на нейното движение. Подсъдимата И. опитала да избегне удара, като завила наляво, но не успяла и с дясната предна част, в края на предната броня и калник на управлението от нея автомобил, ударила лявата страна на тялото на В. А.. В резултат на удара главата на пострадалия се ударила в челното стъкло, след което тялото му било отхвърлено напред и след приземяването започнало да се плъзга по пътната настилка. И. спряла автомобила и веднага отишла до пострадалия А., за да му окаже помощ. В същото време свид. капитан Д. З. Г. от в.ф. ....0 - Б. пътувал с автомобила си по ул. „Б...." с посока на движение от гр. Б. към гр. С.. Видял, че на пътното платно лежи човек, възприел също и спрения автомобил „О. к." на подс. И.. Веднага спрял вдясно на пътя и отишъл до лежащия В. А.. Проверил му пулса и на двете ръце, но не усетил такъв. Видял, че подс. И. видимо не е пострадала и се обадил на тел. 112 като съобщил за настъпилото ПТП. Около 07.40 часа на място пристигнал екип на ОПП - СДВР, като малко след тях и два екипа на Спешна помощ. Медицинските лица констатирали смъртта на В. Г. А.. Била назначена и изготвена и съдебномедицинска експертиза на труп № Т-48/2020 г., от заключението на която се установява, че на пострадалия В. Г. А., в резултат на настъпилото ПТП, били причинени следните наранявания: закрыта черепно-мозъчна травма: охлузване и кръвонасядане в лявата слепоочна област; оток и кръвонасядане на клепачите на лявото око; разкъсно-контузна рана на брадичката вдясно; кръвонасядане на меката черепна покривка вляво слепоочно; субарахноидален кръвоизлив вляво теменно слепоочно с пробив в мозъчните стомахчета; тежка гръдна травма: двустранно счупване на ребра; масивен излив на кръв в гръдната кухина; разкъсване на дъгата на аортата; разкъсване на дясното предсърдие и перикардната торбичка; контузия и разкъсвания на белите дробове; тежка гръбначно-мозъчна травма с отваряне на гръбначномозъчния канал и пълно прекъсване на гръбначния мозък на ниво трети- четвърти гръден прешлен; коремна травма с кръвонасядане на капсулата на левия бъбрек; повърхностни разкъсвания на черния дроб; контузия на чреводържателя; излив на кръв в коремната кухина; открито счупване на лявата лакътна кост; разкъсно-контузна рана на дясното бедро; охлузвания, кръвонасядания на гръдния кош, корема и крайниците; анемия на

вътрешните органи; шокови бъбреци, оток на мозъка и на белите дробове. Причина за смъртта на В. Г. А. била тежката гръдна травма, с увреждания несъвместими с живота, довела много бързо до развитие на остра дихателна и сърдечно-съдова недостатъчност.

В изпълнение на указанията, дадени от върховната инстанция, настоящият състав на Военно-апелативния съд проведе въззивно следствие, в резултат на което прие за установени следните нови фактически положения:

Подсъдимата се движила по бул.“...“, след което завила по улица „Б...“ в посока гр. Б.. Улица „Б...“ съвпада с Р.нски път III-802 и е разположена на територията на Столична община. Започва началото си от бул. „...“ и продължава към гр.Б.. От отклонението от бул. „...“ около 980 м. са маркирани като зона/населено място и сигнализирани с пътни знаци Д11 и Д12-кв. „Р.“. След края на населеното място, а именно кв. „Р.“, следва участък от около 336 м. до пешеходна пътека тип „Зебра“, разположена на км 1+345, която обслужва автобусна спирка „Промислена зона“ на автобуси 47 и 49. След 327 м е разположена пешеходна пътека, отново тип „зебра“, обслужваща спирка „Екобулсорт“. В зоната между посочените две автоспирки, от дясната страна се намира почти в средата № ..8 от ул.“Б...“. Участъкът от км 1+145 до км 1+672 е предмет на назначената по настоящото дело съдебна инженеро-техническа експертиза, изготвена от специалист по пътна безопасност.

В хода на експертното изследване са проучени и анализирани писма от ОПУ С. с изх.№ 11-00-396 от 17.07.2020 г, ..... от 23.04.2020 г, 11-00917 от 24.08.2023 г, ..... от 04.10.2023 г и ..... от 10.10.2023 г, както и писмо от 11-00-1041 от 17.09.2024 г на МРРБ, Агенция „Пътна инфраструктура“, Областно управление-С., както и писмо Изх.№ СОА-ДИ11-4153-1 от 19.09.2024 г. на Столична община / вх.№656 от 24.09.2024 г на ВоАС/ ведно с приложенията към него. Чрез посочения способ за доказване във въззивното производство се установи, че относно процесния пътен участък пътната маркировка и настилка се поддържа от Областно пътно управление-С. чрез договори с АПИ за текущо поддържане. Пътните знаци в регулация, съгласно чл.30 от Закона за пътищата са ангажимент на Столична община. За път III-802 / ул.“Б...“/ през 2016 г. е разработен проект във връзка с ремонтна програма на АПИ, който е изпълнен през 2018 г. Съгласно този проект е действащата сигнализация с пътни знаци и маркировка към датата на произшествието-20.05.2020 г. По искане на Пътна полиция при СДВР относно осъществяване на ефикасен контрол и за подобряване на пътната безопасност е изготвен през 2022 г. проект за постоянна организация на движението на кв.Р.. Проектът е изпълнен като освен други знаци са монтирани и знак Д11 за начало на населено място, поставен веднага след отклонението от бул.“...“ при км.0+000. За край на кв.“Р.“ е отбелязан с табела А12 на около 980 км в посока гр.Б.. Такъв проект за участъка от км.1+345 до км 1+672 за сигнализиране като зона или населено място не е изготвян и не е изпълняван.

Пешеходната пътека при км. 1+345 е сигнализирана с пътен знак Д24. Тя

е разположена на кръстовището с ул.“Земеделска“ и обслужва автобусните спирки на автобуси №№47 и 49. След края на спирката за посока гр.Б. са разположени на стълб три бр.пътни знаци: БЗ за път с предимство, Г4 за движение само направо и надясно и В27-спирането забранено. Следва отдясно по посока на растящия километраж уширение на пътя, представляващо забавителна лента /шлюз/, който е изпълнен съгласно нормите за проектиране и е предвиден да обслужва автомобилите на фирма „М.л България“. Отляво също е формирана асфалтирана зона, която граничи с оградата на прилежащите предприятия/фирми. Изпълненият през 2018 г проект не е променян и всички налични знаци и маркировки от този проект за налични и към датата на изготвяне на експертизата. В този проект липсват посочените три бр. пътни знаци-БЗ,Г4 и В27. Във връзка със статута на терените по трасето на ул.“Б...” е установено, че зоната около фирма „М.л България“ и „Еко той“ и конкретно участъка от път III-802 между км 1+145 /първата пешеходна пътека тип „Зебра“/ до км 1+672 / втората пешеходна пътека тип „Зебра“/ и прилежащите към него територии са урбанизирани територии. Същите попадат в група устройствени зони и терени за специфични производства. В този участък попада и №... от ул.“Б...“, който не е сигнализиран с пътни табели Д11 и Д12, за разлика от км 0+000 до км 0+980, сигнализиран като кв.“Р.“. Пътният участък от км 1+145 до км 1+672 е разположен в урбанизирана територия, в която попадат устройствени зони и терени за специфични производства и *не е територия на населено място*.

В участъка от път III-802 от км 1+145 до км 1+672 отляво по растящия километраж е формиран нерегламентиран паркинг. Моторните превозни средства паркират на метър-метър и половина от активната лента за движение. Отдясно като паркинг се използва забавителния шлюз за фирма „М.л България“. Тези нерегламентирани паркинги обслужват работниците и служителите на близките фирми. За маневриране при влизане и излизане от паркинга се използват активните ленти за движение, без да е редуцирана скоростта и сигнализирана с пътни знаци. Служителите и работниците, които не ползват автомобилен превоз, се придвижват до формираните автобусни спирки „Промислена зона“ и „Екобулсорт“ по пътното платно, поради липса на изградени тротоари. Начертаните пешеходни пътеки тип „Зебра“ не отговарят на изискванията на Наредба №2 от 17.01.2001 г за сигнализацията на пътищата с пътна маркировка. В чл.25, ал.3 /ДВ.бр.34 от 2015 г., в сила от 18.05.2015 г./ от посочения нормативен акт е посочено, че пешеходната пътека М8.1 тип „Зебра“ не се прилага:1/ на места, на които допустимата максимална скорост на движение е повече от 50 км/ч; 3/ на пътища и улици, на които няма тротоар от едната или от двете страни на платното за движение. В този участък не са налични и двете изисквания. Съгласно изготвения през 2016 г. проект, реализиран през 2018 г. по ремонтна програма на АПИ, към датата на пътно-транспортното произшествие-20.05.2022 г. няма монтирани пътни знаци Д11 и Д12 за начало и край на населено място в участъка от км 1+345 и км 1+672, както и за ограничение на скоростта. Допълнителна конфигурация

от пътни знаци: В 27-„забранен престой и паркиране“, Б-23-„път с предимство“ и Г-24-„движение само направо и надясно“ са поставени в пътния участък без да са включени в описания по-горе проект и са разположени на 98 м преди ориентира при огледа на ПТП, а именно ляв ъгъл на оградата на имот № ..8 с посока от кръстовището с бул. „...“ към гр.Б.. Видно от фотоалбума към огледа на местопроизшествието /ф.к.1, л.13 от т.1 по досъдебното производство/ последният знак към датата на произшествието е бил обърнат в обратна посока. Съгласно заключението на вещото лице Б. знакът „път с предимство“ е поставен неправилно след кръстовището, вместо преди него; знакът „движение само направо и надясно“ е поставен преди отклонението за фирма „М.л“. Знакът „спирането забранено“ е поставен също преди отклонение с цел предотвратяване спирането и паркирането на автомобили върху лентата за завиване към фирма „М.л“, т.нар.забавителен шлюз . За излизащите от района на фирма „М.л“ е поставен знак „Стоп“/с.з.от 15.10.2024 г., л.68-69/. Изградената лента за движение направо и надясно / за завиващите към фирма „М.л“/ е част от пътното платно.

С оглед задължителните указания, произтичащи от Решение № 423/17.07.2024 г по к.н.д.№ 432/2024 г по описа на ВКС въззивният съд извърши оглед на веществените доказателства-видеофайлове за изясняване поведението на пешеходеца непосредствено преди и към момента на удара с автомобила.

При извършване на оглед на вещевени доказателства-видеофайлове от записващи камери в района на произшествието, предмет на видеотехническа експертиза, изготвена от в.л. майор инж.М. в хода на досъдебното производство, се установи на първо място интензивност на движението в пътния участък на произшествието. Установи се също наличие на паркиран автомобил тип ВАН с висока задна част в зоната на уширението на пътя /забавителния шлюз/ преди отклонението за фирма „М.л“, гледано спрямо посоката на движение на автомобила, управляван от подс.И., движение на пешеходец от района на фирма „М.л“, който спира на границата на пътното платно в уширението с асфалтова настилка в близост до дясната пътна лента без да пресича дясната граница на дясната пътна лента, преди маркировката на пътя в посока С.-Б. / посоката на движение на подс. И./ . Ходът на придвижване на пешеходеца от видео-кадрите е равномерен. На видеофайл №1 от флаш-памет № 1,папка № 1при навлизане в кадър на автомобил О. к., управляван от подсъдимото лице, пешеходецът продължава да стои на място извън платното за движение, в 13.06.44 ч / времето, отразено на кадрите не съвпада с реалното време/ силуетът на пешеходеца започва движение за навлизане в лентата за движение, прави четири крачки и в 13.06.46 ч излиза от кадър. Нормален ход на пешеходеца се установява при огледа на видеозаписа от флаш-памет № 2 с рекламен надпис „15 години eventim.bg“, папка №1 /съдържаща само един видеофайл/, заснет с камера, монтирана на сграда на фирма „Еко той“ с изглед към входа от сградата на фирма „М.л“. На кадрите от видеофайла е посочено време, което също не съответства на реалното. В

отразения на записа час-06.17.18 ч силуетът на пострадалия влиза в кадър, движи се пред сградата на фирма „М.л“, в двора, в посока пътя С.-Б. и продължава движението си с нормален ход в посока към С., но не навлиза на пътя. В 06.19.00 ч. съгласно вкопираните данни от таймкода на видеозаписа, пешеходецът излиза от кадър. В 06.19.09 ч автомобилът О. к. влиза изцяло в кадър. В 06.19.09 ч. зад О. к. се забелязва тялото на пешеходеца във въздуха на височина над тавана на лекия автомобил О. к.. Тялото се намира във вертикално положение във въздуха с краката надолу. Автомобилът О. к. се намира в лентата си за движение като двете му леви гуми са в насрещната лента за движение, като се намира зад осевата линия в ляво в неговата посока за движение / л.106, гръб, ВНОХД № 57/2024 г на ВоАС/ В 06.19.10 ч тялото вече е паднало на земята, а автомобилът О. к. напуска кадъра. След падането на земята, тялото на пешеходеца се плъзга по асфалтовата настилка.

Съдът постави допълнителната задача на вещото лице майор М. да преформатира във формат mp4 всички видеофайлове относими към пътно-транспортното произшествие, както и да изготви копия на хартиен носител в новия формат. При огледа на преформатираните файлове с програма Media Player се констатира: Диск № 1 съдържа 2 видеофайла с разширение Avi и MP4. Записът на видеофайл с разширение MP4, завършващ с 091000\_AD\_0000, е от видео-охранителна система от фирма „М.л“, заснемаща част от двора на фирмата и част от пътя „Б...“, както и подхода вход/изход от фирмата откъм пътя. Според таймера на плейъра в 07,24 мин. от началото на записа се наблюдава лице с тъмни на цвят дрехи, както и сив на цвят лек автомобил и след него човешко тяло, което е във въздуха с крака към земята. На следващите кадри лицето пада на асфалтовата настилка и се плъзга по нея. Движението на автомобила и летежът на тялото е с посока от С. към Б.. В 07.26 мин. след началото на записа лекият автомобил излиза от кадър, а лицето продължава да се плъзга по асфалтовата настилка. В 07.28 мин. от началото на записа, лицето спира да се плъзга по асфалтовата настилка. Диск № 2 съдържа 2 видеофайла- единият с разширение Avi, вторият - с разширение MP4. При стартиране и разглеждане на видеофайл с име, завършващ с 091000\_AD\_0000 се наблюдава идентично съдържание на кадрите като в диск № 1. В диск № 3 се съдържат 8 файла, които бяха с разширение MP4. Първият файл с име, завършващо на 130000, стартиран с PotPlayer, е от камера, която е заснела пътя от С. към Б., част от паркинг, пътното платно и част от района на фирма „М.л“. В 03,11 мин. от началото на записа се забелязва силует на лице с тъмни на цвят дрехи, което излиза от района на фирма „М.л“ и се отправя към пътното платно. В 03,12 мин. от началото на записа в кадър се установява лек автомобил сив на цвят, марка О., с посока на движение от С. към Б.. Едновременно с това се наблюдава силует на лицето, което излиза от района на фирма „М.л“ и стои на място. От този ъгъл с категоричност не може да се определи точното местоположение на лицето и дали навлиза в лентата за движение. На кадрите се визуализират вкопирани данни за дата, месец, ден и час, които показват 2020 г., м. май, дата



20, час – 13:06:43. Останалите файлове- от втори до пети не се съдържат моменти, свързани с произшествието /отразяват преминаване на МПС/. Диск № 4 съдържа 5 броя папки, като относимите файлове за преглед се намират в две от папките с обозначения, завършващи на 62200 и 90000. При стартиране на първата папка с PotPlayer се установява файл с разширение MP4 и с име, завършващо на 870106. На кадрите се визуализира част от склад, пътя Б... – част от него и част от двора на фирма „М.л“. При стартиране на втората папка се установяват три файла с разширение MP4 и обозначения, завършващи на: 11898333, 11967466, 12153016. Поради идентичност на информацията, съдържаща се в посочените файлове, предмет на огледа в съдебно заседание от 21.01.2025 г. страните дадоха съгласие да не се отразяват съдържанието им в протокола от съдебно заседание.

Заключенията на вещите лица по изготвената комплексна автотехническа и медицинска експертиза и последващата допълнителна комплексна автотехническа и медицинска експертиза са съобразени с данните от протокола за оглед на местопроизшествие, както и с видеофайловете в двата им варианта, описани по-горе. Допълнителното заключение на експертите се базира и на изчисления и измервания на мястото на пътнотранспортното произшествие /извършено е видеозаснемане на участъка с дрон. Изготвена е компютърна симулация при съобразяване на данните за конкретното произшествие, вкл. Ползвани са параметрите на автомобила, управляван от подсъдимата, на паркирания вдясно в лентата за завиване вдясно / забавителния шлюз/ на автомобила тип ВАН, ръста на пешеходеца, неговото постъпателно движение по целия ход.

Чрез двете експертизи се установява, че подсъдимата е управлява лек автомобил О. к. по ул.“Б...” с посока на движение към гр.Б. със скорост около 72 км/ч в светлата част на денонощието, при суха асфалтова настилка и в дясната лента за движение. При определената скорост на движение опасната зона за спиране на автомобила е около 56 м. Движението се е осъществявало двупосочно с две ленти, по една за всяка посока. Вдясно от дясната лента, на 60 м преди мерната линия води началото си лента за престрояване и завиване надясно към вход на фирма „М.л“. На тази лента, ползваща се от служители и работници за паркинг/нерегламентиран/, преди мястото на удара, е бил паркиран автомобил ВАН. В близост до входа на фирма „М.л“ от дясно спрямо платното за движение се е намирал пострадалият пешеходец, който е предприел пресичане на платното за движение напречно спрямо разделителната линия и надлъжната ос. В началния момент на потегляне, пешеходецът се е движел със скорост около 6,8 км/ч, анализирана в съответствие с видеофайловете, като след пресичане на дясната граница на дясната пътна лента същият е забързал хода си и скоростта е достигнала 7,8 км/ч. От мястото на навлизане на платното за движение до мястото на удара пострадалият е извървял 1,9 м. Преди това той е изминал не по-малко от 1м. преди да навлезе в дясната пътна лента /стр.23 от заключението/. Когато автомобилът се е намирал на около 18 метра от мястото на удара,

пешеходецът е навлязъл на платното за движение, като спрямо този момент е налице навлизането му в опасната зона за спиране на автомобила, която е около 56 м. Подсъдимата е възприела опасност малко преди пешеходецът да навлезе в дясната пътна лента за движение като в този момент автомобилът се е намирал на около 24 метра от мястото на удара. В този момент подсъдимата е възприела опасността като е реагирала със завиване на волана наляво. Също в този момент местоположението на пешеходеца е било малко преди да пресече дясната граница на дясната пътна лента, т.е. преди да навлезе в дясната пътна лента за движение. В момента, когато пешеходецът е навлязъл на платното за движение, автомобилът е на 18 метра. В момента на навлизането на пешеходеца в дясната пътна лента, водачката на автомобила не е имала техническата възможност да предотврати произшествието, тъй като пострадалият е навлязъл в опасната зона за спиране на автомобила.

Спрямо този момент ударът е бил непредотвратим. Времето за извършване на маневрата завиване наляво не е било достатъчно, за да се предотврати удара. До навлизането на пешеходеца на платното за движение паркираният автомобил е влияел на възприемането на опасността от подсъдимата. За подсъдимата пешеходецът е станал видим малко преди да пресече дясната граница на дясната пътна лента, тъй като паркираният автомобил е пречатствал видимостта ѝ.

От приложените видеофайлове експертите са установили положението на автомобила О. и пешеходеца в момента на появата му във видимата зона на камерата. В този момент пешеходецът е в покой и в областта на дясната граница на платното за движение, включвайки и лентата за престрояване и завиване надясно. Автомобилът е на разстояние от 98 м от ориентира. Втората позиция е в момента на потегляне на пешеходеца. Третото основно положение е при забързване на пешеходеца и съвпада с момента на навлизане на същия на платното за движение. След удара и преди той да достигне крайното си положение на покой автомобилът е навлязъл частично в лентата за насрещно движение, т.е. подсъдимата е реагирала преди удара като е завъртяла волана наляво. Автомобилът е описал дъговидна траектория на масовия център с частично навлизане в лявата пътна лента, а след това се е върнал в собствената си лента за движение. В момента на удара автомобилът е бил изцяло в дясната лента за движение и на ъгъл от около 3 градуса наляво. В момента на удара пешеходецът е бил с лявата си странична повърхност към дясната челна повърхност на автомобила. Контактът за автомобила е бил челно-страничен в областта на дясната част на бронята, десния фар.

Мястото на удара и скоростта на движение на лекия автомобил са определени чрез прилагане на четири научно обосновани метода.

Показател за определянето на мястото на удара е наличието на изпаднали обекти по платното за движение с начало в дясната пътна лента и на ниво 2,7 м преди мястото на удара. При съобразяване на тяхната инертност и придобитата начална скорост с падане на платното и плъзгане мястото на удара е на около 2,5-3 м преди началото на зоната. Това положение съвпада и с

данните от видеонаблюдението или мястото на удара е на около 23,5м преди мястото на ориентира в надлъжно направление и на 1,9 м. вляво/северно/ от дясната граница на платното за движение или на 1,8 м. вдясно /южно/ от разделителната осева линия.

Скоростта на движение на пешеходеца до достигане на дясната граница на дясната лента е била около 6,8 км/ч, а при пресичане на дясната лента и до момента на удара е била около 7,8 км/ч. Пешеходецът е предприел пресичане на платното за движение напречно като при пресичане на дясната граница автомобилът е бил на разстояние около 18 м от мястото на удара. Подс.И. е възприела опасността като е предприела промяна на направлението за завиване наляво. Когато пешеходецът е потеглил от място и от нивото на лентата за завиване надясно автомобилът е бил на 44 м от мястото на удара. Изминатият път от пешеходеца по отбивката за престрояване е 2,5 м., а по лентата за движение на автомобила-1,9 м. Спрямо посочените по-горе два момента и при предприетите му действия за пресичане на платното за движение, пешеходецът е навлязъл в опасната зона за спиране на автомобила при определената скорост около 72 км/ч.

В момента, в който лекият автомобил О. се е намирал на 2,35 секунди преди мястото на удара и 0,15 секунди преди потегляне на пострадалия, *видимата за подс. И. зона* е била *изцяло ограничена* спрямо престояващия в лентата за завиване надясно пешеходец.

В момента, в който лекият автомобил О. се е намирал на 2,20 секунди преди мястото на удара и към момента на потегляне на пострадалия, видимостта на подс.И. при потеглянето на пешеходеца е била частично ограничена. Тя е могла да възприеме единствено горната част от тялото на пострадалия – малка част от главата му.

Пострадалият е станал изцяло видим за подс.И. в момента, в който лекият автомобил се е намирал на 1,9 секунди преди мястото на удара, а пострадалият- на около 2 м преди граничната линия на лентата за движение на автомобила. Ако подсъдимата е предприела в този момент аварийно спиране, отново би настъпило ПТП както при движение на автомобила без завиване /движение напред/, така и при реалната траектория на автомобила. В този случай скоростта на автомобила би била 57-58 км/ч. При тези действия на водачката на автомобила чрез предприемане на завиване надясно, по аналогичен начин, както наляво, отново би настъпило ПТП между челната лява част на автомобила и лявата странична част на пострадалия.

Към допълнителната комплексна автотехническа и медицинска експертиза е приложен CD носителът на компютърната симулация на ПТП, приобщен от съда. При възпроизвеждането на видеофайла с наименование „Скица – модел 4 – P1\_3D\_M“ се установява триизмерен изглед на позицията на подсъдимата спрямо пострадалия с отчитане на ограничената от спрелия вдясно автомобил, видима за нея зона. На триизмерния изглед след автомобила и пешеходеца се вижда обект, който представлява дърво без изобразен ствол. Този обект е

моделиран при процеса на генериране на цифрово изображение от компютърната графика - рендиране на фотоснимките за получаване на 3D модела. Този обект няма отношение към механизма на ПТП, като дървото се намира зад позицията на пешеходеца. На първия файл се вижда упоменатото по-горе дърво. То се намира на около 7-8 до 10 метра зад пешеходеца и няма отношение към механизма на ПТП от позицията на водачката. На първата фигура, именувана фиг. 4, е дадена видимата за водачката зона към момента на потегляне на пострадалия. Видно от самата фигура, а и от клипа, пострадалият не е бил във видимата за водачката зона, а се е намирал в ограничената от спрелия в дясно автомобил видима зона. На следващата фиг. 5, отново от позицията на подсъдимата, 0.15 сек след потеглянето на пострадалия, се вижда част от главата му в зоната на задната част на паркирания автомобил. В момента, в който пострадалият е потеглил, е бил извън видимата за подс.И. зона, ограничена от паркирания вдясно автомобил, но е бил в опасната зона за спиране на автомобила.

В повторната комплексна автотехническа и медицинска експертиза са посочени техническите причини за настъпването на ПТП: навлизане на пешеходеца в опасната зона за спиране на автомобила и пресичане на платното за движение от пешеходеца извън зоната на действие на пешеходната пътека. Третата причина за настъпването на ПТП съдът не кредитира, доколкото същата се отнася за хипотеза, в която максимално разрешената скорост за автомобила е 50 км/ч. Видно от заключението на вещото лице Б. пътният участък, в който е настъпило произшествието, се намира извън населено място, поради което разрешената скорост за движение на автомобила е до 90 км/ч, поради което третата техническа причина, посочена от експертите И. и У. не следва да се кредитира. Още повече, че тази експертиза е изготвена в по-ранен момент и преди провеждането на самостоятелно следствие от този състав на ВоАС.

Изложените нови фактически положения настоящата инстанция прие за установени въз основа на съдебно-техническата експертиза, изготвена от експерт в областта на пътната безопасност и инфраструктура инж.Б., тройна комплексна авто-техническа и съдебномедицинска експертиза, двете видеотехнически експертизи /втората със задача видеокадрите от веществените доказателства да се преформатират с формат mp4/, изготвени от инж.М., както и допълнителната тройна комплексна автотехническа и медицинска експертиза.

Съдът не кредитира назначената по досъдебното производство комплексна автотехническа и медицинска експертиза. Констатирани бяха съществени различия в изводите на експертите от двете експертизи-назначената в досъдебната фаза и изготвената от вещите лица И., У. и Г..

В експертизата на досъдебното производство (на л.л. 74-101 от том 2-ри на ДП, в отговора на първи въпрос) е прието, че мястото на удара е по дължина на платното на движение на 21,10 - 21,20 метра преди линията на ориентира -

левия ъгъл на оградата на имота на № ..8, по посока на движението на лекия автомобил „О.“ на подсъдимата. По широчина - 2,60 - 2,70 метра вляво от десния край на платното за движение, считано в същата посока. В повторната комплексна автотехническа и медицинска експертиза (на л. 179 от въззивното дело) експертите приемат, че мястото на удара е в дясната пътна лента и спрямо платното за движение на 23,5 m преди мерната линия на ориентира в надлъжно направление и на 1,9 m вляво от дясната граница на платното за движение или на 1,8 m вдясно от разделителната осева линия. Видно е, че съществена е разликата относно мястото на удара по ширина на пътното платно. В аналитичната част от експертизата на досъдебното производство са приложени и описани десет снимки от камерите на фирма „М.л“ и на фирма „Еко той“. Веднага след това, при отговора на първия въпрос, относно мястото на удара, експертите са посочили, че са изготвили заключение като са използвали софтуера „Virtual Crash“. С помощта на този софтуер било изработено мащабирано изображение на мястото на събитието, на което били нанесени данните от протокола за оглед, относно началото на участъка покрит с разпръснати дребни пластмасови парчета със сив и черен цвят и прозрачни, който започва на 20,7 метра преди ориентира, местоположението на тялото на пешеходеца след удара и анализ на видеозаписите от произшествието, размерите на платното за движение, уврежданията по пострадалия и свидетелските показания. В отговора на този въпрос не са посочени конкретните параметри, които експертите да са задали на посочения софтуер, за да бъде определено мястото на удара по дължина и ширина на платното. В съдебно заседание, проведено на 15.12.2021 г. пред първостепенния съд експертът инж. Делчев, на въпрос относно софтуерния продукт „Virtual Crash“, и относно уравненията, които тези експерти не са приложили в експертизата, е заявил, че се касае за сложни диференциални уравнения, касаещи движението на тялото след удар с автомобил. Посочил е, че неприложените уравнения са заложили във въпросния софтуер. Настоящата инстанция намира, че всички уравнения, с които се изчисляват данни от значение за делото и заместващите показатели следва да бъдат конкретно посочени в експертизата, включително със съответните им заместващи стойности, за да могат страните да са наясно с изчисленията на експертите. Недопустимо е страните да бъдат препращани към даден софтуер, който освен това е и платен. В конкретния случай, при отговора на този въпрос липсва математичен и физичен анализ. За разлика от тази експертиза, в повторната комплексна автотехническа и медицинска експертиза и допълнителната такава, въпросите за мястото на удара и скоростта на автомобила в момента на удара като взаимно свързани са разгледани в динамичен аспект заедно. Вещите лица са посочили методиката за идентификация на удар на пешеходец, като се моделира относителното движение на тялото на пострадалия спрямо автомобила с отчитане на възможното редуване на различните фази, както и за определяне скоростта на тялото на пострадалия след удара. Отговорите на тези въпроси са подробно и детайлно анализирани. Не на последно място

вещите лица са описали в детайли направените от тях изчисления, по приложените четири броя научно обосновани метода, съобразно които са достигнали до извода, че мястото на удара на пътното платно е на 23,5 m преди мерната линия на ориентира в надлъжно направление и на 1,9 m в ляво от дясната граница или на 1,8 m от разделителната линия на лентите за движение.

Следващата разлика между двете експертизи е при определяне скоростта на движение на автомобила на подсъдимата непосредствено преди удара. Експертизата от досъдебното производство приема, че скоростта на процесния автомобил в района на произшествието е била от порядъка на 66 км/ч. В заключението е посочено, че за определяне на тази скорост е използван методът Searle. Използваните софтуер Virtual Crash и метод Searle не дават възможност да бъде проверен математическия апарат /л.108 от делото/ и за потребителя няма яснота по какъв начин се извършват изчисленията. За разлика от методиката, използвана от вещите лица при изготвянето на автотехническата експертиза от досъдебното производство, експертите И. и У. са отговорили на поставените им въпроси, използвайки математически изчисления, които са напълно проследими и по тази причина предоставящи възможност за анализ от страните в производството. При повторната комплексна експертиза вещите лица са изчислили скоростта на движение на автомобила на подсъдимата на 72,4 км/ч. като са използвали четири независими методики за определяне на тази скорост (на стр. 23 - 26 от експертизата). Съпоставени, тези методики показват изключително голямо съвпадение относно скоростта на движение на процесния автомобил. В повторната експертиза е направен и кинематичен анализ, т.е. взаимните положения на пешеходеца и автомобила. Експертите са съобразили обективните находки, свързани с деформациите по автомобила, и травматичните увреждания на пострадалия, описани подробно в съдебномедицинската част на експертизата. Заключение е съобразено с видеозаписите, включително и след преформатирането им във формат мр4. Поради изложените съображения съдът намира, че следва да кредитира заключенията на повторната комплексна автотехническа и медицинска експертиза и допълнителната такава, изготвени от вещите лица И., У. и Г..

На следващо място, има разлика в дължината на опасната зона за спиране на лек автомобил „О. к.“ и по въпроса за предотвратимостта на удара с пешеходеца за подсъдимата между двете експертизи. Експертизата на досъдебното производство приема, че опасната зона за спиране на водача на лекия автомобил „О. к.“ (на подсъдимата) при скорост на движение от 66 км/ч е 44,83 метра, а при скорост 50 км/ч е 29,78 м. Заключение на тази експертиза е, че при скорост на движение 66 км/ч водачката на автомобила не е имала възможност да спре преди мястото на удара (на стр. 22 от експертизата, л. 95 от том II-ри на досъдебното производство). По-нататък, на страници от 22 до 26 от експертизата (на л.л. 95-99 от том II-ри на досъдебното производство) следват разсъждения на експертите с оглед на

предприетото от подсъдимата завиване, дали при приетото от тези експерти място на удара по широчина на пътното платно (2,60-2,70 м вляво от десния край на платното за движение) ударът би настъпил при запазване на праволинейното движение на автомобила и предприемане на спиране, а също при вариант отклоняване на масовия център на автомобила вдясно на разстояние един метър без спиране. Изводът на тези експерти е, че при приетата от тях скорост от 66 км/ч удар не би настъпил. Заключение на повторната комплексна експертиза се базира на различно място на удара по ширина на пътното платно, а именно на 1,9 метра вляво от дясната граница на дясната пътна лента. За да стигнат до този извод експертите са съобразили крайното положение на покой на пострадалия и на автомобила, деформациите по предна дясна част на автомобила (описани в огледния протокол и на страници 14 и 15 от експертизата). Следите са характерни и определят контакт между еласто-пластичната метална повърхност на корпусните елементи на автомобила и меките тъкани и костите на тялото на пострадалия. Те определят зоната на първоначалния контакт между лекия автомобил и пешеходеца, което се явява началото на първата фаза на удара. Контактът за автомобила е челно-страничен в областта на дясната част на бронята, десния фар. На стр. 15 - 18 от експертизата е направен анализ на инициалния удар между автомобила и пострадалия до крайното положение на пострадалия на пътното платно. Описанието е придружено с подробен математичен и физичен анализ, за да достигнат експертите до извода за мястото на инцидента на пътното платно. За разлика от повторната експертиза, вещите лица от първоначалната експертиза схематично са изложили причините, поради които са стигнали до извод, че мястото на удара е на 2,60 - 2,70 метра вляво от десния край на пътното платно. Единствено са посочили, че са използвали софтуерния продукт „Virtual Crash“ като в обяснението им липсва математичен и физичен анализ, за да могат изводите и изчисленията им да бъдат проверени. Позоваването само на компютърни симулации, без да съществува възможност да се провери ползвания математически апарат, не покрива критериите за прозрачност на експертното заключение. Поради изложеното съдът прие за достоверен изводът на повторната комплексна експертиза относно мястото на удара по ширина и дължина на пътното платно, а именно на 23,5 m преди мерната линия на ориентира и на 1,9 m вляво от дясната граница на платното за движение или на 1,8 от разделителната линия на лентите за движение.

При определяне на опасната зона за спиране повторната комплексна експертиза (в отговора на пета задача на страници 26 и 27 от заключението ) е изчислила, че при приетата от тези експерти скорост на движение на автомобила от 72 км/ч опасната зона за спиране е 56 метра. В отговора на седма задача (на стр. 27 - 29 от експертизата), относно предотвратимостта на удара, вещите лица са изчислили с кинематичен анализ предотвратимостта на ПТП при скорост на движение от 72 км/ч. Изчисленията на вещите лица се отнасят до два момента на възникване на опасността за водача - при потегляне

на пешеходеца от място и при навлизане в лентата за движение на автомобила. И в двата случая ударът е бил непредотвратим. От мястото на навлизане на пешеходеца на платното за движение до мястото на удара той е изминал разстояние от 1,9 м. Скоростта на движение на пешеходеца в тази част е била от около 7,8 км/ч. В с.з., проведено на 24.01.2025 г. вещото лице У. е определило първоначалната скорост на пострадалия- 6,8 км/ч като бърз ход, отчитайки статистическите данни, пояснявайки: „Достигането на скоростта е непосредствено след първата крачка“. В същото заседание вещото лице И. е пояснило, че „за да стигне едно тяло определена скорост от състояние на покой, трябва да имаме ускорителен режим, след което, при достигане на определена скорост да се движи равномерно, възможно е да се движи равноускорително или равнозакъснително, т.нар. променливо движение“ Вещите лица са съпоставили кадрите от камерата с изминатите разстояния и са изчислили средна скорост на движение като в тази скорост влизат всички тези движения. В същото заседание в.л. У. е пояснило още, че към момента на навлизане на пешеходеца на платното за движение до мястото на удара реално скоростта на пострадалия е била забързана като разстоянието от 1,9 м. е изминато със скорост 7,8 км/ч.-равномерен ход със забързано движение. Експертите са уточнили, че изчисленията са направени при отчитане на изминато разстояние и време за изминаване на това разстояние. Броят на установените при огледа на видеофайловете направени от пешеходеца крачки не променя изводите им /л.110-гръб-л.111 от делото/.

Допълнителните съображения на съда да възложи доверието си на повторната комплексна автотехническа и медицинска експертиза и допълнителната такава е изготвянето на компютърна симулация на пътно-транспортното произшествие. Триизмерният модел е изработен въз основа на данните от огледния протокол, извършените огледи на видеофайловете, в това число и преформатирани чрез допълнителната видеотехническа експертиза, както и на заснемането с дрон на участъка, в който е настъпило произшествието. За да се придобие визуална представа за геометрията на участъка и разположението на съответните обекти с изглед от горе/ т.нар.птичи поглед/, включително вертикална и хоризонтална маркировка, експертите са използвали налични данни от google maps/карти/ и google earth/земя/. При изготвянето на триизмерния модел са използвани снимки, направени от експертите с дрон, от различни, но не случайни позиции, под подходящ ъгъл и от подходяща височина като е извършено фотограметрично мащабиране.

Въз основа на проведеното въззивно следствие и на базата на двете заключения на повторната комплексна автотехническа експертиза на вещите лица И., У. и Г. въззивният съд прие, че пострадалият е бил изцяло видим за подс.И. в момента, в който лекият автомобил се е намирал на 1,9 секунди преди мястото на удара, а пострадалият- на около 2 м преди граничната линия на лентата за движение на автомобила. Ако подсъдимата е предприела в този момент аварийно спиране отново би настъпило ПТП както при движение на



автомобила без завиване /движение напред/, така и при реалната траектория на автомобила. В този случай скоростта на автомобила би била 57-58 км/ч. При тези действия на водачката на автомобила чрез предприемане на завиване надясно, по аналогичен начин, както наляво, отново би настъпило ПТП между челната лява част на автомобила и лявата странична част на пострадалия.

Въззивната инстанция прие, че опасността за подсъдимата като водач на моторно превозно средство е възникнала тогава, когато пешеходецът се е намирал на около 2м преди граничната линия на лентата за движение на лекия автомобил. До този момент видимостта на подсъдимата е била ограничена от паркирания в зоната на уширението/забавителната лента,шлюз/ автомобил тип ВАН. Обстоятелството, че в предходния момент, когато лекият автомобил О. се е намирал на 2,20 секунди преди мястото на удара и към момента на потегляне на пострадалия, част от главата на последния се е виждала над паркирания автомобил тип ВАН, не променя изводите на съда, доколкото движението по платното за движение е било интензивно, което е видно при огледа на видеофайловете, съдържащи записи от камерите за видеозаснемане и тази част от тялото на пострадалия не би могла да се възприеме като самостоятелен обект, който да представлява източник на опасност. В този смисъл са и изводите на експертите от кредитираната от съда комплексна автотехническа и медицинска експертиза /л.204- гръб от настоящото дело/. Необходимо е да се уточни, че според експертите към момента на потеглянето пешеходецът, макар и да не е попадал във видимата зона на подсъдимата, същият се е намирал в опасната зона за спиране на автомобила /л.205 от делото, абзац седми/.

Следващият момент, който следва да бъде обсъден е дали на местопроизшествието, срещу № ..8 на улица „Б...“, е имало ограничение на скоростта за водачите до 50 км/ч, както е приел основният съд. От заключението на вещото лице Б. е видно, че съгласно изготвения проект през 2016 г и реализиран през 2018 г по ремонтна програма на АПИ, към 20.05.2020 г няма монтирани пътни знаци Д11 и Д12 за начало и край на населеното място в участъка от км1+345 до км 1+672, както и за ограничение на скоростта /заключението кореспондира с писмените материали-два броя писма от директора на Областно пътно управление-С. и от зам.кмета на Столична община/. Следователно мястото на произшествието срещу № ..8 на улица „Б...“ се намира извън населеното място. При това положение ограничението на скоростта за подсъдимата е било 90 км/ч, което тя не е нарушила, движейки със скорост 72км/ч. Видно от заключението на повторната комплексна автотехническа и медицинска експертиза/л.104, ВНОХД№29 от 2023 г по описа на ВоАС/ техническите причини, довели до настъпване на произшествието са навлизането на пешеходеца в опасната зона за спиране на автомобила и пресичане на платното за движение от страна на пешеходеца извън зоната на действие на пешеходната пътека. Предвид факта, че ударът между автомобила на подсъдимата и пострадалия пешеходец попада в опасната зона за спиране на автомобила е налице хипотезата на чл. 15 от НК.

В този смисъл е и ТР № 106 от 31.10.1983 г. по н.д.№90/1982 г на ОСНК на ВС, съгласно което ако опасната зона за спиране на моторно превозно средство бъде увредено лицето, което е създадо опасността със своето неправомерно поведение, налице е случайно деяние по смисъла на чл.15 от НК.

Изхождайки от изложените съображения, въззивният съд прие, че деянието не е виновно извършено, понеже подсъдимата не е била длъжна и не е могла да предвиди общественотоопасните му последици. Ето защо съдът отмени обжалваната присъда в частта, с която подсъдимата Е. И. е призната за виновна за престъпление по чл. 343, ал.1, б.“в“, вр. чл.342, ал.1, предл. 3 от НК и вместо нея постанови нова присъда, с която я призна за невинна в това около 07.20 часа на 20.05.2020 година, в град С., на ул. „Б....” срещу № ..8, при управляване на МПС - собствения си л.а.“О. к.“ с рег.№ ....., с посока на движение от гр. С. към гр. Б. и със скорост от около 66 км/ч, да е нарушила правилата за движение по чл. 20, ал.2 от ЗДвП, като при възникнала опасност за движението - предприемане на пресичане от дясно наляво по посоката на движението ѝ от пешеходеца В. Г. А., не намалила скоростта и предизвикала ПТП като блъснала пострадалия В. А. и по непредпазливост причинила смъртта му.

Присъдата беше потвърдена в частта ѝ, с която подсъдимата е била призната за невинна и оправдана по обвинението да е нарушила чл.21, ал. 1 от ЗДвП, според който при избиране скоростта на движение на водача на пътно превозно средство от категория В е забранено да превишава скорост от 50 км/ч в населено място и 90км/ч извън населено място. По категоричен начин по делото бе установено, че мястото на произшествието срещу № ..8 на улица „Б....“ се намира извън населеното място, поради което ограничението на скоростта за подс.И. е било 90 км/ч. Като се е движила със скорост от 72 км/ч подсъдимата не е нарушила визираното ограничение на скоростта. Следователно присъдата в потвърдената ѝ от настоящата инстанция част се явява правилна и законосъобразна. Правилно и в съответствие с т.7 от ТР № 2 от 22.12.2016 г по т.д.№2/2016 г на ОСНК на ВКС първостепенният съд е приел, че е компетентен да даде правилната квалификация на нарушението, запълващо бланкетната норма на чл. 343 от НК, доколкото в обстоятелствената част на обвинението са описани фактическите обстоятелства по извършването му. Съдът е счел, че нормата на чл.343 от НК следва да се запълни с разпоредбата на чл.20, ал.2 от ЗДвП, но при проведеното самостоятелно въззивно следствие от настоящата съдебна инстанция се установи, че в конкретния казус се касае за случайно деяние по смисъла на чл.15 от НК и в тази част атакувания първоинстанционен съдебен акт бе отменен като вместо него ВоАС постанови оправдателна присъда.

Произнасянето на първостепенния съд в частта относно веществените доказателства е законосъобразно. Военният съд правилно е преценил, че вещите, които нямат потребителна стойност следва да бъдат унищожени, а носителите на цифрова информация- да бъдат върнати на Военно-окръжна

прокуратура-С.. Законосъобразно е постановил първостепенния съд вещите, които принадлежат на пострадалия да бъдат върнати на неговите наследници. По изложените съображения в тази част присъдата беше потвърдена.

Съобразно разпоредбата на чл.190, ал.1, предл. първо от НПК, поради признаването на подсъдимата за невинна за престъпление по чл. 343, ал.1, б.“в“, вр. чл.342, ал.1, предл. 3 от НК направените по делото разноси остават за сметка на държавата.

По изложените съображения настоящият състав на Военно- апелативния съд постанови присъдата си.

ПРЕДСЕДАТЕЛ:

ЧЛЕНОВЕ:1.

2.